EL MITO 26

Ferrari

Las carreras, los hombres, la historia, los autos de ensueño

Clay Regazzoni: campeón de corazón

Daytona spider: la reina se descubre

750 Monza: la última cuatro cilindros

553 F2, 553 F1, 555 F1: la familia "Tiburón"

9 789504 900290 10026 $ 4.90

PLANETA DeAGOSTINI

EL MITO Ferrari

n. 26

Dirección: Marco Drago, Pietro Boroli

Dirección Editorial General: Mario Nilo
Dirección Editorial áreas Hobby y Música: Alberto Pietroboni

Jefe de Redacción: Michele Nuzzo
Redacción: Raoul Radice
Secretaría de Redacción: Luciana Ghilardi
Coordinación Técnica: Gabriele Caglio

Dirección Area Video: Marina Sejmand

Realización: Mediospeed s.r.l.
Dirección de Redacción: Luca Grandori
Redacción: Luca Delli Carri, Carlo Montanaro, Filippo Piazzi
Realización Gráfica: Gabriele Brini, Gianlorenzo Frediani
Texto: Valerio Alfonzetti, Gianni Cancellieri, Silvana Casarotto, Roberto Gurian, Ferdinando Restelli, Alessandro Rigatto, Sergio Teruzzi

La Editorial agradece a la Ferrari por su colaboración.

© 1996-1997 Istituto Geografico De Agostini S.p.A., Novara
© 1996-1997 Istituto Geografico De Agostini S.p.A., Novara - De Agostini Mailing S.r.l., Novara
Registro en el Tribunal de Novara n. 9 del 27.3.1995
Director responsable: Pietro Boroli

Fotografía: *Archivio IGDA, Roberto Carrer, Ferruccio Falletti, Maggi & Maggi, Giancarlo Reggiani, Archivio Zagari®.*

Diseño: *Silvana Ghioni, Alberto Ipsilanti, Jimmy Rubin, Marco Vinelli.*

Editorial Planeta Argentina S. A.
Presidente Ejecutivo: Julio Roberto Pérez
Director General Coleccionables: Pedro Esteban Pascual
Gerente de Producción: Alejandro Luciani
Coordinación General: Alejandro Ulloa

Traducción: Vito De Palma
Colaboradores:
Diego Arguindeguy
Claudia Arroyo
Irene Banchero
Mercedes Sacchi
Carolina Schavelzon
Fotocromía:
Plus Film - Ruff's Graph

©Editorial Planeta Argentina S.A.I.C.
Av. Independencia 1668
1100 - Buenos Aires
Atención al cliente: 482-0655 y 482-0657
Distribuye en Capital: Huesca - Sanabria: Baigorri 103 - Buenos Aires
Distribuye en Interior: DGP: Alvarado 2118 - Buenos Aires

©Editorial Planeta Chilena S.A.I.C.
Olivares 1229 - Santiago de Chile

©Editorial Planeta Colombiana S.A.
Carrera 68 A, N° 25-55 - Santafé de Bogotá

©Editorial Planeta Mexicana S.A. de C.V.
Avda. Insurgentes 1162 - México D.F.

Impreso en febrero de 1999

ISBN Obra completa 950-49-0029-1
ISBN Tomo 3 950-49-0032-1

Ninguna parte de esta publicación, incluido el diseño de cubierta, puede ser reproducida, almacenada o trasmitida en manera alguna ni por ningún medio, ya sea eléctrico, químico, mecánico, óptico, de grabación o de fotocopia, sin permiso previo del editor.

Impreso en: Sociedad Impresora Americana S.A.I.C.

EL MITO FERRARI

Consta de 62 fascículos de aparición semanal de 20 páginas más cubiertas, coleccionables en 6 volúmenes.

Orden de encuadernación

1er Tomo: Fascículos del 1 al 11
2do Tomo: Fascículos del 12 al 21
3er Tomo: Fascículos del 22 al 31
4to Tomo: Fascículos del 32 al 41
5to Tomo: Fascículos del 42 al 51
6to Tomo: Fascículos del 52 al 62

Pida a su kiosquero que le reserve un ejemplar de El Mito Ferrari. Adquiriéndolo todas las semanas en el mismo punto de venta facilitará la distribución y obtendrá un mejor beneficio.

LAS MONOPLAZA DE F1 Y F2

553 F2, 553 F1, 555 F1: "Tiburón" y "Supertiburón"

1953: debuta la última cuatro cilindros de Gran Premio. Deriva de la 500 F2 campeona del mundo. Desarrollada y potenciada, corre tres años pero gana poco. Ganó su apodo por la típica forma de la trompa.

Una Ferrari 555 F1 con algunos trofeos ganados.

La historia de las Ferrari 553 "Tiburón" y 555 "Supertiburón" comenzó a fines de 1953, en el GP de Italia en Monza, con el debut de la 553 de Fórmula 2. Se trataba de una evolución de la 500 F2, dominadora del Campeonato del Mundo 1952 y 1953 con Alberto Ascari. En 1954, la cilindrada máxima de las monoplazas de Fórmula 1 fue aumentada hasta los 2500 cm^3, y Ferrari preparó dos monoplazas, la 652 y la 553 de Fórmula 1.

Esta última derivaba de la 553 F2 que había debutado en Monza el año anterior, y que luego se convirtió en 555 "Supertiburón" durante el año 1955.

ERA EL MOMENTO DE MERCEDES, PARA FERRARI HABIA POCO ESPACIO

En el momento culminante del dominio de Mercedes Benz en Fórmula 1, la 553 "Tiburón" ganó sólo un gran premio, con Hawthorn, al final

La 555 F1 "Supertiburón" compitiendo en una prueba para vehículos históricos.

La línea de la Ferrari 555 F1 "Súpertiburón" muestra una cola imponente y la trompa que le valió su apodo.

de 1954. Juan Manuel Fangio ganó casi siempre y se consagró campeón del mundo, tanto en 1954 como en 1955.

En esas dos temporadas, Ferrari sólo ganó otras dos carreras del Mundial: el GP de Inglaterra de 1954, con Froilán González, y el GP de Mónaco de 1955, con Maurice Trintignant, ambos al volante de autos 625 equipados con el motor de la 555. Hubo poco que hacer contra los plateados Mercedes de Fangio y Moss, invencibles protagonistas de la época.

La 553 F2 debutó el 13 de setiembre de 1953 en Monza, en el GP de Italia, confiada a Umberto Maglioli, que se clasificó octavo, y a Piero Carini, que debió abandonar. La 553 F2 retomaba el chasis de la 500, experimentado vehículo que le había permitido a Ferrari ganar con Alberto Ascari, en 1952 y 1953, sus primeros dos campeonatos del mundo.

CARROCERIA REBAJADA CON TANQUES LATERALES

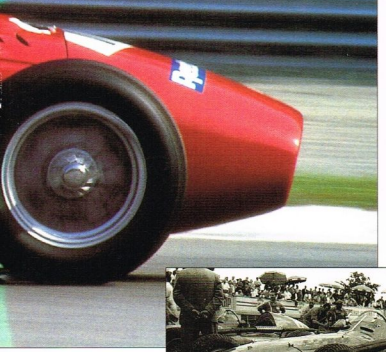
La carrocería era más baja y perfilada que en la 500, con los tanques que ensanchaban los laterales de la monoplaza. La forma de la trompa y la "panza" debida a los dos tanques laterales le valieron

EL DOMINIO DE MERCEDES

La marca de la estrella de tres puntas quedó grabada en la historia de la Fórmula 1 por el dominio de la Casa de Stutgart en 1954 y 1955. Todos los constructores la padecieron, comenzando por Ferrari, y sólo recogieron las migas dejadas por las monoplazas de Juan Manuel Fangio y Stirling Moss. Con los Mercedes en pista, Ferrari sólo se impuso en tres grandes premios. El mérito, además de Fangio y Moss, fue del W196, un auto de características excepcionales, dotado de un motor de ocho cilindros en línea y válvulas con comando "desmodrónico" (es decir accionado por tiras elásticas) y alimentado por inyección directa. En la búsqueda de la mejor eficiencia aerodinámica, los W196 participaron en algunos grandes premios con la carrocería envolvente y las ruedas carenadas. Mercedes, luego de haber dominado los grandes premios de 1954 y 1955, se retiró de manera sorpresiva de la Fórmula 1, dejándole el campo libre a sus adversarios.

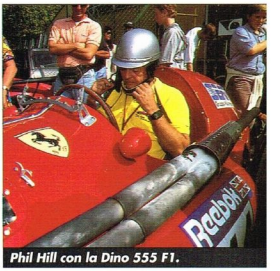
El motor de la serie 553 F2 - 553 F1 - 555 F1 es el último cuatro cilindros montado en una monoplaza Ferrari.

Monza, Ascari prueba la 553.



FICHA TECNICA (datos de la 553 F1 "Tiburón"; entre paréntesis los de la 555 F1 "Supertiburón")

Motor:	4 cilindros en línea, delantero longitudinal, diámetro por carrera 93 (100) x 73,5 (79,5) mm, 1997,11 (2497,56) cm³, compresión 13:1
Distribución:	biárbol a la cabeza, 2 válvulas por cilindro
Alimentación:	2 carburadores doble cuerpo Weber
Potencia:	180 (240/260) CV a 7200 (7500/7400) rpm
Cuerpo vehículo:	chasis jaula de caños de acero
Tracción:	posterior; caja longitudinal de 5 velocidades + MA, diferencial autobloqueante ZF
Suspensiones:	del. independientes con cuadriláteros deformables y resortes helicoidales, tras. puente De Dion con elástico transversal
Dirección:	tornillo sinfín
Frenos:	tambores
Llantas:	16 pulgadas; neumáticos Pirelli (Englebert)
Dimensiones externas:	3,988/1,427/1,020 metros
Ejes:	del. 1,278 m, tras. 1,25 m
Paso:	2,16 metros
Capacidad tanque:	160 (180) litros
Peso:	590 kilos



Phil Hill con la Dino 555 F1.

el apodo de "Tiburón" al auto y a sus derivados. Además, entre las novedades de relieve con respecto a la 500 F2, hay que señalar que el puente De Dion fue corrido delante del grupo de la caja y diferencial. En la 500 F2, vehículo que mantuvo un envidiable equilibrio, el eje trasero estaba ubicado detrás de los órganos de transmisión.

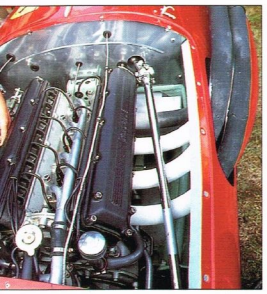
La 555 F1 de Maurice Trintignant en el GP de Italia de 1955.

El cuatro cilindros de la 553 era levemente distinto del de la 500 F2, el tipo 106 según la denominación oficial de Ferrari. Los cambios en el diámetro y carrera llevaron la cilindrada a 1997 cm³, contra los 1984 anteriores. La potencia máxima se elevó hasta 180 CV a 7200 vueltas por minuto. En el banco de pruebas, el cuatro cilindros llegó a erogar 200 CV, pero el ingeniero Aurelio Lampredi, que había proyectado también el chasis y el motor de la 500 F2, prefirió reducir levemente la potencia para no comprometer la confiabilidad del propulsor. Alimentado con una mezcla con el 90 por ciento de nafta, el renovado motor era un poco menos sediento en el consumo, especialmente en los trazados de velocidades intermedias.

La 553 F2, de cualquier manera, no les gustó a los pilotos del equipo de Maranello, que la encontraron más difícil de manejar y con menor adherencia y estabilidad respecto de la 500 F2.

EN 1953 LA 553 F2 NO CONVENCIO A LOS PILOTOS FERRARI

Los encargados de conducirla en la carrera de Monza fueron Maglioli y Carini, en lugar de Ascari, Farina o Villoresi, los principales pilotos de Ferrari en 1953. Al final de la temporada, Alberto Ascari trabajó y probó largamente la 553, en vistas de



EL ULTIMO CUATRO CILINDROS

En 1952 y 1953, Ferrari dispuso de un arma invencible con la 500 F2, equipada con los motores de cuatro cilindros proyectados por el ingeniero Aurelio Lampredi. En función de la cilindrada máxima, el diseño con cuatro cilindros mostró un equilibrio ideal entre la potencia obtenida, liviandad y medidas compactas del sistema propulsor. Con el pasaje a la cilindrada de 2500 cm³, llegó la hora del seis cilindros Maserati y del ocho cilindros en línea de Mercedes. El motor de las 553 "Tiburón" y 555 "Supertiburón" fue el último de cuatro cilindros empleado por la Casa de Maranello en Fórmula 1. Con la llegada al equipo de carreras de los Lancia D50 con motor de ocho cilindros, los viejos motores Ferrari fueron descartados. Junto con ellos, se fue también el ingeniero Lampredi, que prefirió ir a Fiat y dedicarse a autos de producción en serie.

su utilización en las carreras de la temporada siguiente. Esto antes de que el campeón del mundo pasase a Lancia, que estaba preparando una nueva monoplaza con motor de ocho cilindros, la D50.

EN 1954 LLEGO LA VERSION F1 DE 2497 CM³

Ferrari encaró el año 1954 con dos autos, la 625 y la 553 de Fórmula 1, lógica evolución de la monoplaza de Fórmula 2 que había debutado en Monza y que tenía el mismo chasis y la misma carrocería. La 553 F1 estaba dotada de un motor de 2497 cm³, derivado del anterior cuatro cilindros de dos litros. Este motor, que tenía una carrera más corta que el montado sobre la 625, fue utilizado también en la misma 625. Daba una potencia máxima de 240 CV a 7500 vueltas por minuto. La Ferrari 553 "Tiburón" mostró que era mucho más difícil de manejar que la 625.

El auto debutó en el GP de Siracusa, no válido para el Campeonato del Mundo, en abril de 1954. Al volante estuvo Froilán González, que paró en medio del trazado para auxiliar a su compañero Mike Hawthorn, víctima de un accidente, con su 625 envuelta en llamas. En el Campeonato del Mundo de Fórmula 1, los automóviles de Ferrari sufrieron el dominio de Mercedes y de Juan Manuel Fangio, que ganó las dos primeras pruebas de la temporada con Maserati, para luego debutar con la monoplaza de la casa alemana. Con la 553 "Tiburón" corrieron alternativamente, en los varios grandes premios mundialistas, González, Farina, Hawthorn, Maglioli y Trintignant. Los resultados fueron decepcionantes, marcados por muchos retiros. Sólo a fin de año, en el GP de España en Pedralbes, Mike Hawthorn logró ganar una carrera titulada, con la complicidad de los abandonos de los adversarios más peligrosos, como Ascari o Fangio. En 1955, Ferrari siguió compitiendo con la 625 y con una evolución de la 553 F1. Esta última fue bautizada 555 "Supertiburón" y tenía algunas modificaciones en la suspensión trasera, punto débil de las anteriores versiones de la monoplaza.

EL CUATRO CILINDROS LLEGO A 280 CABALLOS

El motor cuatro cilindros se volvió más potente, siguiendo un proceso de desarrollo. Como potencia máxima el propulsor de la 555 "Supertiburón" llegó a dar 260 CV a 7400 vueltas por minuto. Para hacer frente al mayor consumo del vehículo, se instaló un tanque suplementario detrás del piloto. La capacidad total au-

LOS RESULTADOS DE LA 553 Y 555

1954: 553 F1 "Tiburón"	
GP España, *24 de octubre*	*1° Hawthorn*
1955: 555 "Supertiburón"	
GP Bélgica, *5 de junio*	*3° Farina, 4° Frère, 6° Trintignant*
GP Holanda, *19 de junio*	*5° Castellotti*
GP Italia, *11 de septiembre*	*3° Castellotti, 6° Maglioli*

La imponente Ferrari 555 F1 "Supertiburón" en carrera.

LOS DESTINOS CRUZADOS DE ASCARI Y FERRARI

El año 1955 fue trágico para el automovilismo, marcado por la desgracia de Le Mans y por la desaparición de Alberto Ascari. El piloto de Milán entrelazó su destino con el de Ferrari, llevando al debut el Auto Avio 815 en las Mil Millas de 1940. Primer campeón del mundo con Ferrari en 1952 y 1953, Ascari murió el 26 de mayo de 1955, a consecuencia de un misterioso accidente. Estaba manejando, pese a haber sido contratado por Lancia, la Ferrari Sport de Castellotti, a quien le había pedido dar algunas vueltas de prueba, cuatro días después de haber caído al mar en el GP de Mónaco. La desaparición de Ascari en 1955 fue determinante para el destino de Enzo Ferrari. Luego de haber perdido su piloto de punta, Gianni Lancia decidió retirar el equipo y regalar las seis D50, con sus repuestos, a la Ferrari. Con estos autos, Ferrari volvió a ganar en Fórmula 1 en 1956.

mentó así hasta los 180 litros de carburante.

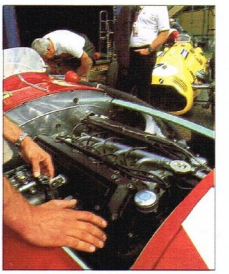
La 555 Supertiburón debutó en carrera en el GP de Bordeaux, no válido para el Campeonato del Mundo de Fórmula 1, el 24 de abril de 1955. La condujeron Farina y Trintignant, y ambos debieron abandonar. Ferrari siguió utilizando tanto la 625 como la 555, ambas dotadas con el mismo cuatro cilindros. A pesar de las promesas, la 555 Supertiburón fue un fracaso. Fue utilizada por primera vez en el Campeonato del Mundo en Montecarlo, conducida por Taruffi, que se clasificó octavo, y por Schell, que se retiró. Ese mismo GP de Mónaco, luego de los retiros de los Mercedes y la salida de pista con una zambullida en el mar del Lancia del líder Ascari, fue ganado por Maurice Trintignant con la 625. Los mejores resultados de la 555 Supertiburón fueron los terceros puestos de Farina en el GP de Bélgica y de Castellotti en el GP de Italia. La monoplaza concluyó su trayectoria disputando el GP de Argentina de 1956, conducida por Peter Collins, que abandonó.

Luego de un breve experimento con un motor de dos cilindros, que hubiera tenido que garantizar un par y un torque nunca alcanzados antes, la Ferrari cerró con la 555 Supertiburón la época de los propulsores de cuatro cilindros.

LAS D50 REGALADAS POR LANCIA RETIRARON A LA 555

El material regalado por Lancia a Ferrari aceleró, seguramente, la jubilación que, de cualquier modo, era inevitable por el nuevo reglamento, que aumentaba la cilindrada de las monoplazas de Gran Premio de 2000 a 2500 centímetros cúbicos.

Los escapes incandescentes rozaban el codo izquierdo del piloto.



La alimentación utilizaba dos carburadores doble cuerpo.

Llantas de rayos para la serie Tiburón y Supertiburón.

1968, el año de los motores Cosworth

Maranello tuvo la satisfacción de lograr la única victoria "no-Ford" de toda la temporada. Murieron Jim Clark y Jo Schlesser.

En la historia de la F1, 1968 fue un año fundamental, marcado por la llegada de los alerones, el dominio del motor de ocho cilindros Ford y la aparición de monoplazas pintadas con los colores de los sponsors publicitarios. Lamentablemente, fue también el año de la desaparición de Jim Clark, fallecido en un accidente en un Fórmula 2 en Hockenheim, luego de haber ganado en Sudáfrica el primer Gran Premio del año. El título de campeón del mundo fue para Graham Hill, con Lotus.

CON EL BELGA JACKIE ICKX, FERRARI CONQUISTO UNA VICTORIA

Ferrari conquistó, con el belga Ickx, la única victoria que se le escapó a los motores Ford, terminando cuarta en la clasificación reservada a los constructores. El primer día del año en Kyalami, Sudáfrica, Jim Clark ganó el último GP de su carrera, dejando a Hill a más de 25 segundos y a Rindt a 31. Cuarto, a una vuelta, se ubicó Amon con Ferrari, delante de Hulme y Beltoise. El GP de España tuvo un desarrollo apasionante. Luego de la salida de escena de Rodríguez, de Beltoise y de la Ferrari de Amon, Hill ganó delante de Hulme, Redman, Scarfiotti y Beltoise, clasificado en el quinto lugar a pesar del retiro. Ferrari no se presentó en Montecarlo, donde el año anterior había perdido a Bandini en un trágico accidente.

GP de Italia de 1968: las tres Ferrari 312 F1 de Bell, Ickx y Amon.

GRAHAM HILL DOMINO DESDE EL COMIENZO CON LOTUS

Luego de una escapada inicial del debutante Servoz-Gavin, Hill se impuso por cuarta vez en el GP de Mónaco, superando a Attwood por apenas 2 segundos. Tercero, a cuatro vueltas, fue Bianchi, que precedió a Scarfiotti y Hulme. En el GP de Bélgica, en Spa-Francorchamps, ganó McLaren, con un vehículo construido por él mismo, delante de Rodríguez. Ferrari fue tercera con Ickx, que superó a Stewart, Oliver y Bianchi. La lluvia fue la gran protagonista en Zandvoort, en el GP de Holanda. Favorecidos por las cubiertas Dunlop para piso mojado, Stewart y Beltoise con sus Matra-Ford superaron a la competencia. Rodríguez fue tercero a una vuelta e Ickx cuarto a dos con la Ferrari, precediendo a Moser y al compañero de equipo, Amon.

También en Rouen, durante el GP de Francia, llovió mucho. Jackie Ickx le devolvió el triunfo a Ferrari en una carrera enlutada por el accidente mortal de Jo Schlesser, debutante con un Honda. Muy bueno sobre pista mojada, el belga dejó a casi dos minutos a Surtees. Tercero fue Stewart, delante de Elford, Hulme y Courage.

En Brands Hatch, en el GP de Inglaterra, el desgaste de los neumáticos le impidió a Amon ganar la carrera con Ferrari. El piloto neozelandés fue vencido por el Lotus de Siffert. El ferrarista Ickx terminó tercero, delante de Hulme, Surtees y Stewart. El GP de Alemania en

GP de Holanda de 1968: Jackie Ickx con la 312 F1 delante de un Matra.

LA CLASIFICACION DEL MUNDIAL

Piloto	Auto	Puntos	Victorias
G. Hill	Lotus-Ford	48	3 (E, MC, MEX)
Stewart	Matra-Ford	36	3 (H, A, EE.UU.)
Hulme	McLaren-Ford	33	2 (I, CND)
Ickx	Ferrari	27	1 (F)
McLaren	McLaren-Ford	22	1 (B)
Rodríguez	BRM	18	
Siffert	Lotus-Ford	12	1 (GB)
Surtees	Honda	12	
Beltoise	Matra-Ford	11	
Amon	Ferrari	10	
Clark	Lotus-Ford	9	1 (SA)
Rindt	Brabham-Repco	8	
Attwood	BRM	6	
Oliver	Lotus-Ford	6	
Scarfiotti	Cooper-BRM	6	
Servoz-Gavin	Matra-Ford	6	
Bianchi	Cooper-BRM	5	
Elford	Cooper-BRM	5	
Courage	BRM	4	
Redman	Cooper-BRM	4	
Bonnier	McLaren-BRM y Honda	3	
Gurney	McLaren-Ford	3	
Brabham	Brabham-Repco	2	
Moser	Brabham-Repco	2	

GP de Holanda 1968: la 312 F1.

1968: AGITACIONES ESTUDIANTILES

Política: *Ofensiva vietnamita del Año Nuevo lunar, inicio de la derrota norteamericana. En los EE.UU. son asesinados el líder negro Martin Luther King y el senador Robert Kennedy; Richard Nixon es elegido presidente. Tropas del Pacto de Varsovia invaden Checoslovaquia. Agitaciones estudiantiles en toda Europa, especialmente en París: el "Mayo Francés".*

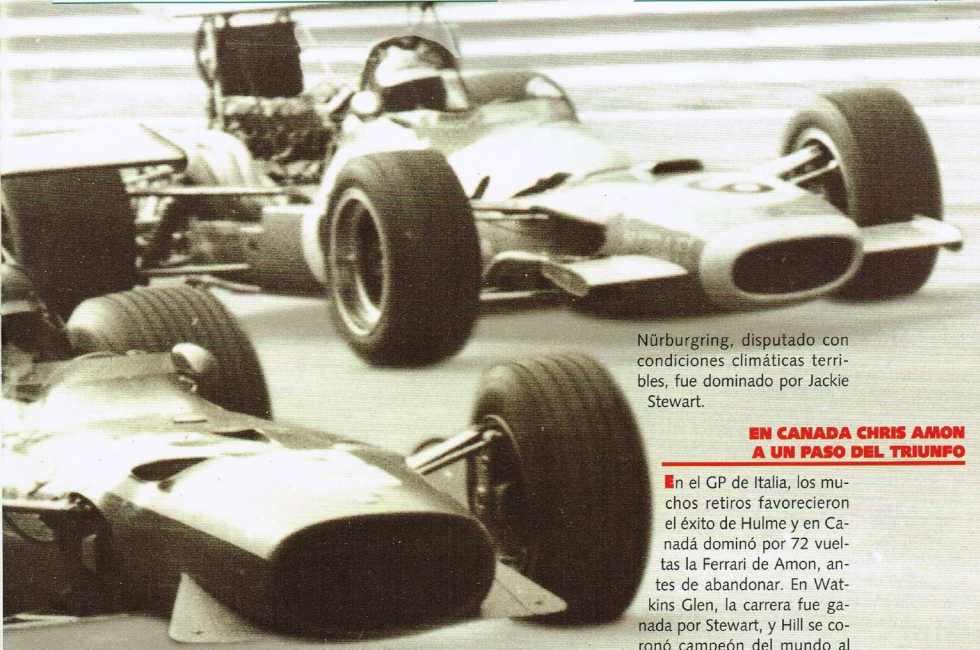
Deportes: *Juegos Olímpicos en México, enlutados por la muerte de centenares de estudiantes en la represión de sus manifestaciones.*

Sociedad: *En Italia, el adulterio femenino deja de considerarse delito.*

Literatura: *Mueren Salvatore Quasimodo y Giovanni Guareschi, creador de los personajes de Don Camilo y Peppone.*

LOS RESULTADOS DE LA FERRARI

GP de Sudáfrica, *1° de enero*	*4° Amon*
GP de Bélgica, *9 de junio*	*3° Ickx*
GP de Holanda, *23 de junio*	*4° Ickx, 6° Amon*
GP de Francia, *7 de julio*	*1° Ickx*
GP de Inglaterra, *20 de julio*	*2° Amon, 3° Ickx*
GP de Alemania, *4 de agosto*	*4° Ickx*
GP de Italia, *8 de septiembre*	*3° Ickx*



Nürburgring, disputado con condiciones climáticas terribles, fue dominado por Jackie Stewart.

EN CANADA CHRIS AMON A UN PASO DEL TRIUNFO

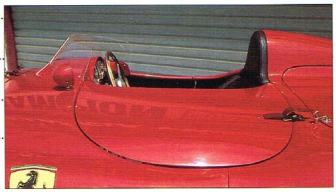
En el GP de Italia, los muchos retiros favorecieron el éxito de Hulme y en Canadá dominó por 72 vueltas la Ferrari de Amon, antes de abandonar. En Watkins Glen, la carrera fue ganada por Stewart, y Hill se coronó campeón del mundo al ganar en México.

LAS SPORT PROTOTIPO

750 Monza, garra de 4 cilindros

1954: la biplaza para trazados tortuosos tiene un motor diseñado por Lampredi y derivado de la F1. Contribuye en la conquista del Mundial de Marcas.

La 750 Monza con su línea de los años 50: el famoso "botecito" Ferrari.



El motor biárbol a la cabeza con cuatro cilindros en línea disponía de 250 caballos.

La 750 Monza fue el arma determinante para la conquista del segundo Campeonato Mundial de Marcas por parte del Cavallino, en 1954. Liviana y potentísima, le debe su fama a las numerosas victorias, pero también a la carrocería Scaglietti, caracterizada por formas sinuosas y filosas, diseñada por Dino Ferrari.

LA 750 MONZA NACIO PARA RECICLAR LOS MOTORES F1

La historia de la 750 arranca en 1953, cuando Enzo Ferrari decidió utilizar los motores de cuatro cilindros también en los Sport, luego de que habían demostrado sus cualidades sobre las monoplazas de F1 y F2. En ningún momento pensó en abandonar los motores de 12 cilindros que, en el mismo período, equiparon a las potentísimas 375 y las 250 GT de serie. Pero los cuatro cilindros proyectados por Aurelio Lampredi pesaban menos y eran mucho más tratables en los regímenes bajos, hecho ideal en los trazados menos veloces. La primera Ferrari cuatro cilindros fue la 500 Mondial, presentada a fin de 1953. Pocos meses después, por los resultados conseguidos por Paolo Marzotto con un automóvil experimental con un motor de 3 litros, nació la 750 Monza, llamada así en homenaje al circuito italiano. El chasis tenía vigas y transversales de caños ovales, en un único bloque, con paso de 2,25 metros. La transmisión, como en sus hermanas de menor cilindrada, contaba con una caja de cinco marchas, fijada al puente trasero de tipo De Dion, distribuyendo los pesos en forma óptima. De los 31 ejemplares producidos, sólo uno de los primeros fue diseñado por Pinin Farina: los demás fueron carrozados por Scaglietti sobre diseño de Dino Ferrari. Aquella línea baja y esbelta

FICHA TECNICA

Motor:	4 cilindros en línea, delantero longitudinal, diámetro por carrera 103 x 90 mm, cilindrada 2999,62 cm³
Distribución:	biárbol a la cabeza, 2 válvulas por cilindro
Alimentación:	2 carburadores Weber 58 DCO A/3
Encendido:	doble, 2 bobinas
Potencia:	250 CV a 6000 rpm
Cuerpo vehículo:	monoblock de caños de acero con sección elíptica
Tracción:	trasera; caja de 5 velocidades (4 desde 1955) + MA
Suspensiones:	del. independientes, tras. puente De Dion
Dirección:	tornillo sinfín y rueda helicoidal
Frenos:	tambores
Neumáticos:	del. 5.25/16; tras. 6.00/16
Dimensiones:	paso 2,25 metros
Peso:	760 kilos
Ejemplares producidos:	31

Números de chasis: 0462/M; 0470/M; 0486/M; 0492/M; 0494/M; 0496/M; 0498/M; 0500/M; 0502/M; 0504/M; 0508/M; 0514/M; 0516/M; 0518/M; 0520/M; 0522/M; 0524/M; 0526/M; 0530/M; 0538/M; 0540/M; 0548/M; 0550/M; 0552/M; 0554/M; 0556/M; 0562/M; 0568/M; 0580/M; 0582/M; 0586/M

1954: LOS RESULTADOS DE LA 750 MONZA

Competencia	Fecha	Pilotos	Resultados
Mil Millas	*23/4/1954*	*Marzotto/Crosara*	*1°*
GP Monza-1000 Km			
Supercortemaggiore	*27/6/1954*	*Hawthorn/Maglioli*	*1°*
		González/Trintignant	*2°*
12 Horas de Reims	*3/7/1954*	*Maglioli/Manzon*	*retirado*
GP Portogallo	*25/7/1954*	*González*	*1°*
		Hawthorn	*2°*
GP Senigallia	*8/8/1954*	*Maglioli*	*1°*
Tourist Trophy (Ulster)	*4/9/1954*	*Hawthorn/Trintignant*	*2°*

Sergio Sighinolfi con la Ferrari 750 Monza en las Mil Millas de 1955.

La Ferrari 750 Monza en pista hoy.

había sido pensada para una vieja 166, que el joven Ferrari había recibido como regalo de su padre.

LA CARROCERIA SE INSPIRO EN LA 166 DE DINO FERRARI

Visto el óptimo resultado, el carrocero de Módena había decidido utilizar las mismas líneas para sus vehículos.

El debut de la nueva 750 se realizó, como era obvio, justamente en Monza, en ocasión del Gran Premio Supercortemaggiore (en aquellos años, la habitual 1000 Km se llamaba así). Los dos autos, confiados a Hawthorn/Maglioli y González/Trintignant, llegaron primero y segundo, respectivamente.

Fue sólo el comienzo de una larga serie de éxitos en todo tipo de trazados, entre ellos, el memorable duelo entre las 750 Monza de José Froilán González y Mike Hawthorn en el GP de Portugal. Luego de una serie de zarpazos imposibles, el argentino logró prevalecer sobre el inglés, apenas por un suspiro.

LA CONTRIBUCION DE LA 750 AL TITULO MUNDIAL

Al final de la temporada llegó el coronamiento de tantos esfuerzos: el Campeonato Mundial de Marcas, conquistado gracias a las victorias de la pequeña y veloz 750 Monza.

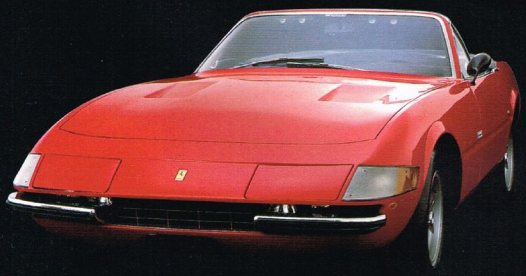
UN SEGUNDO LUGAR QUE VALIO UN CAMPEONATO

Un campeonato ganado... ¡llegando segundos! La carrera decisiva para el Mundial de Marcas de la temporada 1954 fue seguramente el Tourist Trophy, disputado el 4 de setiembre en el circuito callejero de Dundrod (Ulster). Enzo Ferrari había decidido enviar sólo sus Sport cuatro cilindros, prefiriéndolas a las potentes pero poco ágiles 375 MM. Por una serie de problemas, en la largada sólo pudo presentarse la 750 Monza de Mike Hawthorn y Maurice Trintignant, que luego de una carrera fantástica cruzó la línea de llegada en la primera posición. Lamentablemente el reglamento con tiempos corregidos le sacó el triunfo a Ferrari, ¡que se encontró segunda en la clasificación detrás de un pequeño dos cilindros a dos tiempos Panhard DB! Por suerte, los puntos ganados dieron la seguridad matemática del título, antes del final del campeonato.

365 GTS/4, la Daytona sin techo

1969: en el salón de Francfort aparece la versión a cielo abierto de una de las deportivas más lindas de todos los tiempos. Unica modificación: llantas de rayos.

Cuando los mitos se desvisten, siempre es un evento. Aun al hablar de automóviles y si por desvestirse se entiende la pérdida del techo. Esto, por lo menos, sucedió con la 365 GT/4 BB, mejor conocida como Daytona, cuando fue presentada también en versión spider. La Daytona spider está considerada como una de las Ferrari más lindas de todos los tiempos. Reúne en sí todo lo que se puede desear de un auto deportivo: garra, potencia, velocidad.



La spider, al igual que la berlinetta, tenía una trompa imponente.

UNA FERRARI CON SABOR CLASICO Y LINEA MODERNA

También tiene todo lo que se puede desear de un auto "importante": aspecto imponente, belleza, carisma, unicidad. La Daytona spider es un auto logrado, que sumó a las cualidades de la versión berlinetta el factor "viento en el cabello": un detalle ante el cual es difícil permanecer indiferente.

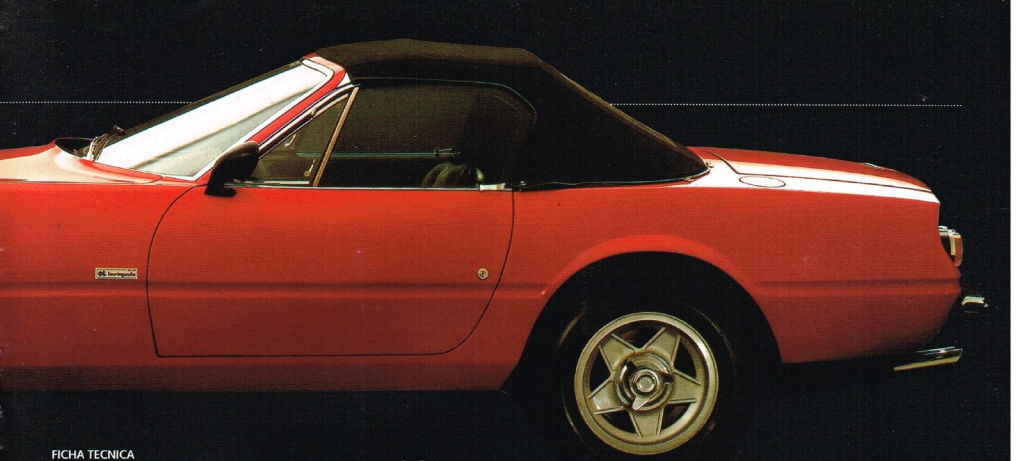
El volante con aro de madera y el comando de la bocina, con el Cavallino negro en campo amarillo, el tablero color aluminio con los instrumentos circulares como en las Ferrari de otros tiempos, tienen totalmente otro sabor si son visibles directamente, sin tener que agacharse para mirar a través de las ventanillas. Con respecto a la Daytona coupé, la spider recibió una pequeña pero importante modificación: las llantas de rayos, en lugar de las de aleación, que, sin embargo, tenían un lindo diseño inspirado en las competiciones. Un regreso al pasado, para la spider, un toque de elegancia y de tradición para un vehículo dirigido a los más puristas entre los puristas.

Trompa y cola de la Daytona, con los faros delanteros retráctiles y los traseros redondos.

Hoy se puede admirar, y no sólo soñar, una Daytona en versión descapotable, y hasta algunos pocos afortunados la pueden poseer (alcanza con pagar unos 380.000 dólares). El mérito es de Pininfarina. En el Salón de Francfort de setiembre de 1969, el carrocero de Turín, artífice de tantos éxitos de Ferrari, presentó una carrocería a cielo abierto sobre una Daytona, en aquella ocasión dotada de un poco atractivo "hard top". Iba a ser la 365 GTS/4, es decir, la Daytona spider.

EN CUATRO AÑOS SE FABRICARON SOLO 123 UNIDADES

Iban a fabricarse muy pocas: 123 en menos de cuatro años.



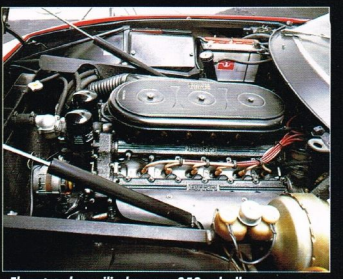
FICHA TECNICA

Motor:	delantero, 12 cilindros en V a 60°, diámetro por carrera 81 x 71 mm, 4390 cm³, compresión 9,3:1
Distribución:	biárbol a la cabeza, dos válvulas por cilindro
Alimentación:	6 carburadores Weber 40 DCN 20
Potencia:	325 CV a 7500 rpm
Cuerpo vehículo:	carrocería de dos puertas, dos asientos, spider; chasis jaula de caños de acero; carrocería de acero y aluminio
Tracción:	trasera; caja de 5 marchas + MA
Suspensión:	independientes en las cuatro ruedas, cuadriláteros deformables y resortes helicoidales
Frenos:	discos
Dirección:	cremallera
Tanque:	98 litros
Ruedas:	15 pulgadas
Paso:	2,4 metros
Ejes:	del. 1,44 m, tras. 1,42 m
Peso:	1200 kilos
Velocidad:	280 Km/h
Producción:	1969-1973, 123 ejemplares

La Daytona spider es hermosa aun con el techo de lona levantado.

Una cantidad suficiente para crear el mito de un vehículo spider de 280 kilómetros horarios: algo tan loco que hasta podría parecer irreal. Algo para norteamericanos. Un centenar de las Daytona spider producidas fueron a parar a los Estados Unidos.

Las primeras Daytona spider tenían los faros a la vista, cubiertos con plexiglás. Las siguientes recibieron faros retráctiles, que mejoraron la estética de la trompa, aunque a altas velocidades eran menos eficientes que los anteriores.



El motor doce cilindros con 352 caballos.

UNA FERRARI DEPORTIVA PARA MANEJAR CON RELAX

La Daytona spider, de cualquier manera, no era un auto para conducir al límite: como saben bien todos los amantes de las spider, la carrocería abierta sirve para viajar a velocidades razonables, para mirar el paisaje y dejarse mirar (y envidiar) por los peatones o los otros conductores. ¿Alguien, entonces, podría pensar que una Ferrari descapotable que supera ampliamente los 250 kilómetros horarios sea un contrasentido? La respuesta es no. Siempre y cuando se trate de una Daytona.

LAS SPIDER FERRARI DE ENSUEÑO

Junto a la Daytona, existen otras pocas spider del Cavallino que hicieron soñar con la misma intensidad a los apasionados de todos los tiempos. Mejor dicho, tal vez existe sólo una: la 250 GT California. Ambos, de cualquier manera, nacieron teniendo un único destino: los Estados Unidos, el mercado principal para las spider Ferrari, gracias a las condiciones climáticas favorables de algunos Estados, entre ellos, California. Entre las spider Ferrari de ensueño se puede citar también a la Testarossa spider, realizada por un carrocero italiano. Lamentablemente, quedó sólo como un prototipo.

Clay Regazzoni, un campeón de corazón

De 1970 a 1976 corrió con Ferrari en F1, ganando cuatro grandes premios. Fue subcampeón del mundo en 1974 y cerró su carrera en 1980 por un accidente en Long Beach.

"Vivaz, bailarín, futbolista, tenista y, en sus ratos de ocio, piloto." Enzo Ferrari definió así a Clay Regazzoni, por quien, al igual que toda la hinchada, sentía una simpatía especial. Un sentimiento que resiste el paso del tiempo, que sigue acompañando a este hombre irresistible, polémico, brillante, nacido en Lugano, Suiza, el 5 de setiembre de 1939.

UN HOMBRE IRRESISTIBLE, UN PILOTO AGRESIVO

Un gran piloto, pero no grandísimo, una larga carrera quebrada el 30 de marzo de 1980 en el trazado de Long Beach por un accidente que le provocó la parálisis de las piernas, pero no pudo cambiar su carácter extravertido, cargado de vitalidad. Con la Ferrari debutó en Fórmula 1 en 1970 (Gran Premio de Holanda), disputó seis temporadas mundialistas, recogió los éxitos más importantes. El primero, un año exacto después del debut, en Monza, en su quinta carrera válida para el Mundial. Una victoria que el público italiano nunca olvidó. La relación con Maranello se puede dividir en dos fases. La primera se desarrolló entre 1970 y 1973. No sólo grandes premios: Clay competía también con las últimas Ferrari construidas para el Mundial de Marcas. Una especialidad que no amó nunca. Prefería las monoplazas, incluida la Dino Ferrari 2400 con la que aprendió a luchar, para luego ganar el Campeonato Europeo de Fórmula 2 (pero con un Tecno), justamente en 1970.

A la izquierda, Clay Regazzoni, primero en el GP de Alemania 1974.

REGAZZONI LLEVO A LAUDA A LA FERRARI

En los primeros años de grandes premios con las "rojas",

Regazzoni, un piloto dotado de una fuerte carga humana. A la izquierda, en compañía de Enzo Ferrari. A la derecha, cada ocasión sirve para desafiarse: también en bicicleta, en compañía de Mario Andretti.

A la izquierda, el corredor suizo con el inconfundible casco de los primeros años de carreras. Arriba, Regazzoni con la 312 B2 y, a la izquierda, en compañía de sus hijos. Abajo, con la 312 B3 en 1975.

LA CARRERA DE REGAZZONI

Clay Regazzoni (Lugano, Suiza, 5 de setiembre de 1939), campeón europeo de F2 en 1970 (Tecno), disputó 132 GP entre 1970 y 1980. Su balance presenta cinco victorias, de ellas, cuatro obtenidas con Ferrari (Italia 1970 y 1975, Alemania 1974 y EE.UU. Oeste 1976) y una con Williams (Inglaterra 1979), otras tantos pole positions, 21 largadas en la primera fila y 15 vueltas rápidas en carrera. Subió 28 veces al podio. Con la Ferrari disputó seis temporadas, fue subcampeón mundial en 1974 y tercero absoluto en 1970.

Amado y odiado: Regazzoni junto al compañero de equipo Lauda.

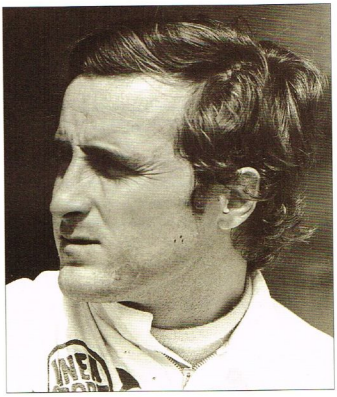
Regazzoni sufrió la personalidad del compañero Jackie Ickx, pero los hinchas estaban todos con él, a pesar de la grave crisis técnica que sacudía la escudería del Cavallino. Pasó a BRM en 1973, pero luego volvió a Ferrari y trajo consigo al joven Niki Lauda. El de 1974 parecía su año. Ganó el Gran Premio de Alemania y luchó por conquistar un título que se le escapó sólo al final: 52 puntos contra los 55 de Emerson Fittipaldi. Una derrota que no digirió jamás, detrás de la cual Regazzoni vio también la excesiva ambición de Lauda y las consecuencias negativas que

nacieron de la relación privilegiada entre Niki y Luca de Montezemolo, joven director deportivo de la Ferrari. Se quedó en Maranello otras dos temporadas, para asistir a la explosión del compañero de equipo. Volvió a ganar en Monza, en la edición de 1975 del GP, entregándole el título mundial a Lauda en una extraordinaria fiesta roja. Ganó en 1976 en Long Beach, justamente la pista que iba a cortar su larga carrera de piloto. La relación con Ferrari se cerró al final de esa misma temporada. En su lugar llegó Carlos Reutemann, llamado a Maranello cuando todos pensaban que Lauda no iba a poder volver a correr luego del terrible accidente de Nürburgring. Para Clay se trató de un divorcio amargo. Lo dijo y lo escribió en un libro lindísimo: *Es una cuestión de corazón.* Sigue corriendo, disputó sin suerte las 500 Millas de Indianápolis en 1977, se quedó en Fórmula 1: Ensign, Shadow, Williams (con el que obtuvo en Silverstone, en 1979, su quinta y última victoria mundialista) y otra vez Ensign en 1980. Después, el accidente, otra batalla y las victorias más lindas. Primero, para sobrevivir; para recuperar las ganas de vivir, después. Siguió en las pistas, como colaborador de la RAI para las crónicas televisivas de los grandes premios, participó en la París-Dákar conduciendo camiones y todo-terrenos, organizó cursos de manejo para discapacitados. Lucha, pelea, combate. Como siempre, como le pasa a quien ama de verdad el deporte.

LOS PILOTOS

Ignazio Giunti, el joven león

Romano, tenía un talento superior al promedio pero perdió la vida en 1971 en un accidente absurdo. Con Ferrari corrió desde 1969 con la biplazas Sport Prototipo y desde 1970 en F1.



Un primer plano del piloto romano, de rasgos gentiles y refinados.

Piloto entre los más prometedores de los que asomaron en el escenario internacional al final de los años 60, perdió la vida en un accidente absurdo, luego de haber mostrado cualidades que le hubieran permitido apuntar a cualquier objetivo. Nacido en Roma el 30 de agosto de 1941, Ignazio Giunti llegó a las competiciones a los 20 años, conquistando con su Giulietta TI muchas victorias de clase, en las trepadas y también en circuito. Sus resultados no pasaron inadvertidos. El ingeniero Carlo Chiti, responsable de la Autodelta, la sociedad que manejaba la actividad de Alfa Romeo, lo contrató para la temporada 1966. Manejó la Giulia GTA con éxito creciente: además de las victorias en la categoría de 1600 cm^3 de cilindrada, ese año obtuvo también una absoluta, en la Avola-Avola Antica.

EN 1967 FUE CAMPEON EUROPEO DE MONTAÑA CON ALFA

Todavía mejor le fue en 1967, cuando Giunti obtuvo el título de campeón europeo de Montaña en la categoría Turismo. En 1968, la actividad de la Casa del Portello se intensificó e Ignazio perteneció al equipo que disputó el Campeonato Internacional de Marcas. En pareja con Nanni Galli, al volante de un Alfa 33, fue segundo en la Targa Florio, cuarto (y primero de clase) en las 24 Horas de Le Mans y quinto en los 1000 Kilómetros de Nürburgring. A fin de 1969, Giunti firmó para Ferrari y, en 1970, compitió con los Sport Prototipo de Maranello.

CON LAS FERRARI SPORT GANO EN SEBRING Y KYALAMI

Logró dos victorias de relieve, en las 12 Horas de Sebring (con Andretti y Vaccarella) y

en las 9 Horas de Kyalami (con Ickx), pero no hay que olvidar el segundo puesto en los 1000 Km de Monza (con Vaccarella), el tercero y el cuarto (siempre con Vaccarella) en la Targa Florio y en los 1000 Km de Spa, y otra vez el tercero en las 6 Horas de Watkins Glen (con Andretti).

En 1970 Giunti debutó en Fórmula 1, en el GP de Bélgica, que terminó con un cuarto puesto conquistado por el joven piloto romano. Tuvo menos fortuna en los siguientes grandes premios en los que Ferrari lo presentó en pista (Francia, Austria e Italia), pero no se podía dudar de su clase.

Giunti en 1970, con la 312 B en prueba en Módena, arriba, y con la 512 S, a la derecha.

La conquista del título de campeón italiano absoluto coronó su temporada más luminosa que, lamentablemente, fue también la última.

LA CITA CON EL DESTINO FUE EN BUENOS AIRES EN 1971

El 10 de enero de 1971 se disputaba la primera prueba del Mundial de Marcas, los 1000 Kilómetros de Buenos Aires. Ferrari participaba con la nueva 312 P/B impulsada por el 12 cilindros boxer, confiada a la pareja Giunti/Merzario. En la vuelta treinta, Giunti se ubicaba tercero, a una decena de segundos de los Porsche 917 de Rodríguez y de Siffert. En una curva se preparó para sacarle una vuelta a una Ferrari de la Escudería Filipinetti, una 512 S manejada por Mike Parkes.

MURIO EN EL INCENDIO DE SU FERRARI 312 P/B

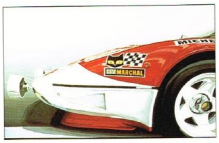
Pocos metros más adelante, Jean Pierre Beltoise estaba tratando de empujar hasta los boxes su Matra, que se había quedado sin nafta. Parkes logró evitarlo milagrosamente, pero Giunti se lo encontró encima sorpresivamente (el auto de Parkes lo había tapado) y el choque fue inevitable. La Ferrari se incendió y el piloto sufrió heridas y quemaduras gravísimas, que le fueron fatales.

LA CARRERA DE IGNAZIO GIUNTI

Ignazio Giunti (Roma, 30 de agosto de 1941 - Buenos Aires, Argentina, 10 de enero de 1971) tuvo tiempo para disputar sólo tres carreras del Mundial de F1, los grandes premios de Bélgica, Francia, Austria e Italia de 1970, al volante de la Ferrari 312 B1, obteniendo como mejor resultado un cuarto lugar en Bélgica. Ignazio había dado lo mejor de sí anteriormente, con los autos Turismo y con los Sport Prototipo. Con el Alfa Romeo Giulia GTA había conquistado el Europeo de Montaña, mientras que con el Alfa 33 había corrido en 1968 en pareja con Nanni Galli, llegando segundo en la Targa Florio, cuarto (y primero de clase) en las 24 Horas de Le Mans y quinto en los 1000 Km de Nürburgring. Pasado a Ferrari en 1969, había logrado sus mayores éxitos en las 12 Horas de Sebring (con Andretti y Vaccarella) y en las 9 Horas de Kyalami (con Ickx), obteniendo también el título de Campeón Italiano absoluto.

Hideki Yoshida, un ferrarista con el pincel en la mano

El secreto de sus cuadros son los reflejos. Ama muchísimo a las Ferrari porque le gusta pintar los autos que lo hicieron soñar. Una obra suya hoy cuesta 6.000 dólares.



Una Ferrari 250 Tour de France, a la izquierda y, arriba, otros dos cuadros de Yoshida.

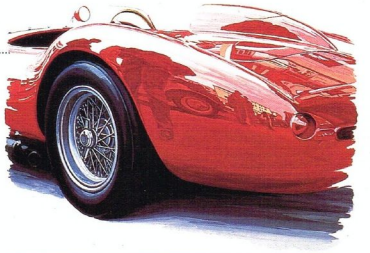
Japonés de nacimiento, pero francés por adopción, Hideki Yoshida pertenece a la corriente hiperrealista y, en la representación de la realidad de los automóviles de ensueño o más simplemente de aquellos que lo hicieron soñar a él, dedica particular atención al estudio y a la reproducción de los reflejos de luz en las carrocerías. Nacido en 1947, casado y padre de tres hijos, Yoshida es de alguna manera un "hijo del arte": el abuelo era pintor, el padre es un afamado estilista. Recibido en la escuela de arte de su Kioto natal, Yoshida llega a Italia luego de alguna experiencia en el campo de la moda, diseñando tejidos para la Montefibre.

VIVE ENTRE MILAN Y PARIS Y EN FRANCIA ABRE SU ATELIER

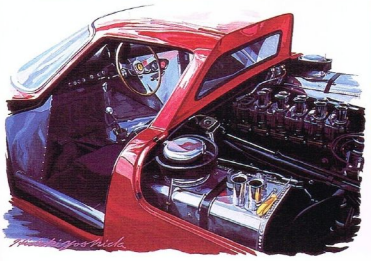
De Milán vuelve a París, definitivamente: en 1976 se casa con Annette Hardy y, un año más tarde, abre el Atelier Yoshida, donde sigue con los estudios para la decoración de telas y donde da vida a sus dibujos sobre el tema del automóvil. Yoshida detesta (como tema artístico) los autos de carrera modernos, tan cubiertos de inscripciones publicitarias. En cambio, prefiere los autos dotados de una fuerte personalidad, pero no necesariamente las GT para pocos elegidos: una de sus preferidas es el Honda S 800, del que posee dos unidades, una coupé y un cabriolet.

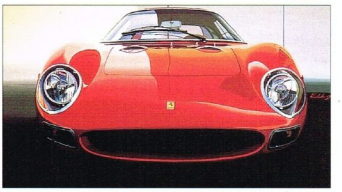
PREFIERE LOS AÑOS CINCUENTA, LOS DE LAS BERLINETTAS 250

Además de las deportivas compactas, Yoshida ama dibujar las "rojas" de Maranello: en su producción figuran la 250 Monza, la 250 GT SWB, la 250



Algunos cuadros del pintor japonés Yoshida: abajo, una Daytona berlinetta; abajo a la derecha, una Testarossa de 1984.



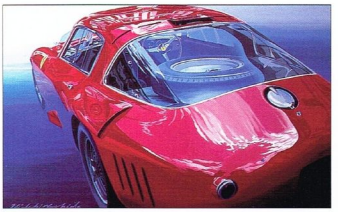


Le Mans, la 250 GTO de 1962, la 275 LM, la Daytona, la 512 M y, naturalmente, la F40, que retrató en "F40 au repos" y en "Bólido 40". Son numerosas sus litografías para el Club Ferrari France, pedidas para la reunión por los veinte años de la GTO, a la que seguirán otras para el Gran Premio de Francia y los temas pedidos por la Pioneer France y por la editora Art et Bolides. Y, para coronar la fama de Hideki Yoshida, algunos cuadros para el Calendario Nardi 1990.

LA CARROCERIA ES LUCIDA Y REFLEJA EL PAISAJE

Algunas notas más sobre el estilo y la técnica de Yoshida: su amor por el juego de reflejos hace que la obra se extienda también a las superficies lúcidas de los automóviles retratados, que funcionan como espejos del paisaje alrededor o de otros elementos (un segundo vehículo, la sombra de sí mismo), el uso de modelos en escala de los automóviles para el estudio de las proporciones y, por último, el uso del acrílico o de la témpera para sus realizaciones artísticas.

Otros inconfundibles cuadros del japonés Hideki Yoshida.



Yoshida trabajando.

DONDE TRABAJA

El Atelier Yoshida está en Montrouge, un suburbio de París, en la Avenue Marx Darmoy 70. Su número de teléfono y fax, para quien quiera encargarle alguna obra, es 0033-1-46553061.

LOS PRECIOS

Artista ya afirmado del arte del automóvil, las cotizaciones de las obras de Hideki Yoshida están en aumento: una obra de dimensiones medianas, una témpera o acrílico de 50 x 70 cm, cuesta actualmente más de 6 mil dólares. Cuando Yoshida recibe un encargo, generalmente trata de ver el auto que va a pintar, aunque ya lo conozca, para estudiar la personalidad de esa unidad y la manera en que envejeció. Por eso trata de instaurar una relación de confidencialidad con el comitente.

MODELISMO

Las 512 S y M

Todas las reproducciones en escala de las Sport 5000 cm³ que lucharon contra los Porsche por el Campeonato Mundial de Marcas.

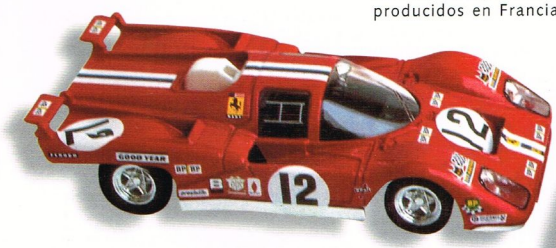
Curiosamente, desde Francia llegan los ejemplares más apreciados y buscados de las últimas Ferrari Sport Prototipo, las identificadas con la cifra 512, en las dos versiones S y M de los comienzos de los años 70. Solido y Safir Champion fueron las casas productoras, rigurosamente en escala 1/43. Actualmente, estos modelos nacidos como juguetes de calidad se comercializan por precios cercanos a los 60 dólares cada uno.

EN 1970, SOLIDO TENIA EN SU CATALOGO UNA 512 S

La 512 S de Solido nació en 1970. Tenía como número de catálogo el 182 y fue propuesta en tres colores (amarillo, rojo y gris metalizado), pero siempre con el número de carrera 28. El punto fuerte de este modelo era la perfecta línea redondeada y exactamente proporcionada, de un realismo absoluto. Más tarde, en 1972, apareció la 512 M en los colores Penske-Sunoco, una linda pintura azul metalizado con el número 11 sobre capot y puertas. También en este caso, la línea, más cuadrada, fue reproducida con excelente fidelidad al original. En 1977, llegó la versión David Piper, de color rojo y con el número de carrera 16, que siguió en catálogo hasta comienzos de los años 80. La falta de partes que se abrían no perjudicó el éxito de las 512 Solido, equipadas con hermosas calcomanías (algunas para aplicar) y, en la versión M, del alerón trasero con regulación. Todavía más detallados, casi preciosos, son los modelos Safir-Champion, también producidos en Francia en 1972. Las propuestas de este constructor son por lo menos seis, algunas dedicadas a los autos presentados en Le Mans en 1971 (nada menos que 4: la NART, la Filipinetti, la Gelo y la Escudería Montjuich, las tres primeras, rojas con pequeños spoilers en las dos extremidades del capot; la última, amarilla con el alerón trasero verde). Otros dos ejemplares se refieren a los 1000 Km de Spa-Francorchamps (vehículo amarillo con publicidad Camel) y a las 24 Horas de Daytona (vehículo azul, con publicidad de Sunoco).

DE SAFIR A VEREM TODOS SE DEDICARON A LA 512

La misma Safir había realizado en 1970 tres versiones de la 512 S (amarilla, verde y roja) en escala



Dos de las muchas reproducciones dedicadas a la Ferrari 512.

QUIEN LOS HACE Y CUANTO CUESTAN

Las 512 S y M de Brumm (via Lamazzo Bizzarone 3, 22070 Oltrona S. Mamette (CO), Tel. 0039-031-931772, fax 0039-031-934542) cuestan unos 10 dólares. Los modelos Solido oscilan entre 35 y 50. Sus réplicas, producidas con las marcas Solido, Verem y Silhouette, no superan los 25 si están fuera de producción. Los modelos Verem todavía en catálogo se venden en alrededor de 18 dólares por el importador italiano La Mini Miniera, via C. Vianaj 25, 12100 Cuneo, Tel. 0039-0171-344420, fax 0039-0171-344454. Por último, los modelos Safir en escala 1/43 valen 30 dólares, pero en perfectas condiciones y con la caja original.

1/60. Hay, además, réplicas de Silhouette (tres nuevas versiones de la 512 S) y de Verem que, utilizando el mismo molde Solido de la 512 M, propuso tres nuevas variantes (Monza 1971 N° 11; 1000 Km Montlhéry 1971 N° 7; 1000 Km de París N° 142, esta última amarilla) y una interpretación de la 512 S (en un cofrecito con una 312 P y una 2.5). Sin embargo, las más raras son la 512 S producida en Brasil por Solido-Brosol y la 512 M rojo metalizado de la argentina Solido-Buby, las dos consocias sudamericanas.

BRUMM OFRECE BUENA CALIDAD Y BAJOS PRECIOS

Entre los modelos de producción actual, los mejores (y los más económicos) son los de Brumm: la 512 S está disponible en dos versiones, con la cúpula del motor transparente y con una doble toma de aire en los laterales, para un total de cuatro variantes (Daytona 1970, Buenos Aires 1971, Spa 1970 N° 20 Ickx-Surtees, Spa 1970 N° 23 Bel-De Fierlant).

Arriba, y abajo a la derecha, la famosa 512 de la Escudería Sunoco.

SOLO CINCO REPRODUCCIONES DE LA 512 M

Por último, las 512 M son cinco: la Penske-Sunoco (no podía faltar), la NART, la David Piper y el auto oficial de Ickx-Giunti, además del prototipo, con las dos configuraciones del alerón trasero (único o doble en los costados).

LAS RAREZAS

Vale la pena el esfuerzo de buscar la 512 M de Edison de 1972, de colores rojo o azul y con faros que verdaderamente funcionan: tiene escala 1/20, el capot trasero se abre y su precio excede los cincuenta y ocho dólares. Brumm, en cambio, produjo algunas series limitadas de su 512 S: entre ellas, es casi imposible de conseguir la dedicada a la muerte de Enzo Ferrari, toda negra, de 1988, fabricada en sólo quinientos ejemplares, hoy cotizados en alrededor de cincuenta dólares. Muy rara, pero también menos buscada, hay otra totalmente blanca pero con el capot transparente, que no hay que pagar más de treinta y cinco dólares.

Desfile de modelos en escala que reproducen las Ferrari Sport Prototipo 512 S y M.

LOS CLUBES

Ferrari Club Brescia

Cuenta con 80 socios y es uno de los más deportivos de Italia. Su presidente honorario es Giannino Marzotto.

Nacido en julio de 1933, el Ferrari Club Brescia es uno de los más deportivos de Italia. Está presidido por Luciano Del Ben, caballero-piloto de 50 años que, con una 308 GTB, se lució en las 24 Horas de Daytona de 1978 y se impuso después en el Campeonato Italiano GT clase 3 litros en 1985. Derivada del Ferrari Club Desenzano (entre ambos clubes, las relaciones son óptimas) por voluntad de Pietro Lussignoli y Luciano Del Ben, la institución de Brescia fue siempre apoyada por Maranello, por sus actividades deportivas y benéficas, y por la importancia de tener un Club Ferrari en la ciudad.

DE LA 330 GTC A LA DAYTONA, TODOS EN LA PISTA EN SEPTIEMBRE

Hoy son 80 los socios del Ferrari Club Brescia, incluyendo a algunos apasionados suizos y franceses: se cuentan 330 GTC y GTS, Daytona y otros automóviles de prestigio. Su presidente honorario es Giannino Marzotto. Las citas más importantes de la temporada del Ferrari Club Brescia son "Cavallino en pista", gran reunión que se desarrolla en Monza el fin de semana anterior al GP de Italia. En ella, cada socio puede pilotear su propia Ferrari por al menos dos horas en el mítico autódromo. La "Noche del Cavallino", fiesta de beneficencia a fin de noviembre, incluye la entrega de reconocimientos deportivos a los mejores pilotos locales. El Ferrari Club Brescia, además, se hace presente en la vida cultural de la ciudad: organiza muestras de cuadros, como la dedicada a las Ferrari de alta velocidad del pintor Giovanni Papa (Gyopa), y presenta libros deportivos, demostrando saber integrarse a los diferentes aspectos de la vida social. Los socios más deportivos se ocupan también de planificar los viajes para seguir la Fórmula 1 y las visitas a Maranello.

Un auto del club durante las pruebas en circuito.

COMO INSCRIBIRSE

Para ser admitido en el Ferrari Club Brescia hay que acreditar ser dueño de una Ferrari y ser presentado por un socio. La cuota de ingreso es de unos 60 dólares. La sede del club se encuentra en el Hotel Master, via Apollonio 72, 25124 Brescia, Tel. 0039-030-399037. Aquí se realizan las reuniones y la "Noche del Cavallino".

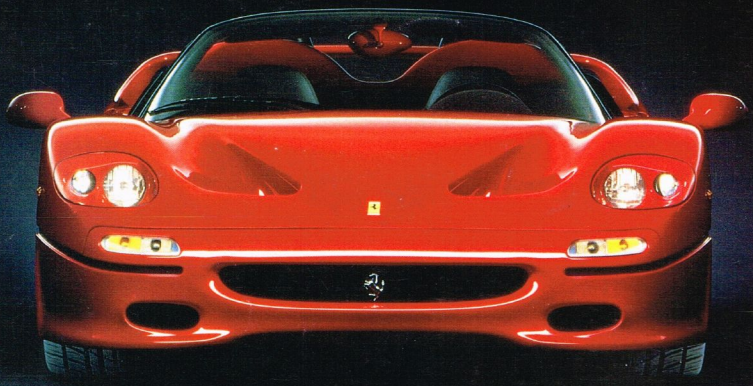
En la largada del circuito de Monza, la mayoría de los autos son del Ferrari Club Brescia.

LAS FOTOS MAS LINDAS DE LA FERRARI

GP de México 1987: Michele Alboreto, con Ferrari, lucha con un Lotus.

EL MITO
Ferrari

Las carreras, los hombres, la historia, los autos de ensueño



En el próximo número:

158 F1, el Cavallino
vuelve a ser grande

F355 Challenge,
berlinetta con corazón deportivo

Ocasiones, la Mondial Cabriolet 3.2
por 50 mil dólares

Modelismo,
todas las F40 en escala